第３回袖ケ浦市自転車活用推進協議会

１　開催日時　　令和５年２月１５日（水）　午後３時００分開会

２　開催場所　　市役所北庁舎２階会議室

３　対面出席委員

会　長	鬼塚　信弘	委　員	山田　悟
副会長	佐藤　英利	委　員	池畑　陽一郎
委　員	山口　一男	委　員	庄司　直和
委　員	伊藤　哲也	委　員	圓東　克典
委　員	小阪　潤一郎	委　員	池畑　美穂
委　員	石井　俊一	委　員	佐川　正和

Web 出席委員

委　員	石井　敬太	委　員	小林　仁
委　員	酒井　康行		

代理出席

委　員	福田　賢一　代理　桐谷　善文

４　欠席委員

委　員	深山　宏樹

５　出席職員

土木管理課長	岡野　達也	主査	吉末　直美
副課長	鈴木　康夫	副主査	鈴木　将和

６　傍聴定員と傍聴人数

傍聴定員	５人
傍聴人数	０人

７　議　題

袖ケ浦市自転車活用推進計画（案）について

第１部　基本計画（袖ケ浦市自転車活用推進計画）

第２部　自転車ネットワーク計画

８　議　事

袖ケ浦市自転車活用推進計画（案）について

Ｑ：８ページについて、中段で使用している写真は並走になっているので差し替えた方が良いのではないか。

Ａ：別の写真に差し替える。

Ｑ：袖ケ浦海浜公園へ繋がる自転車道の整備について、ダンプも多く通行しており、交通量や幅員の関係で整備は可能か。

Ａ：通称千葉フォルニア市道南袖神納線は、インスタ映えするということで駐車車両や撮影者が多くなり、日常通行者からは危険だと苦情も多くいただいており、現在は、撮影禁止という掲示をしているが、あくまでも暫定的な措置となる。

現在、車線については片側２車線の４車線道路になっており、通常、車線数は交通量から設計するものであるが、本路線は、袖ケ浦海浜公園と工業地帯の立地もふまえて片側２車線としたとも考えられる。

そのうえで、根本的な駐車対策を行うには道路構造を見直さなければならないが、袖ケ浦海浜公園は観光施設としても重要であることから、袖ケ浦海浜公園を結ぶルートとしてネットワーク計画に位置付け、自転車道の整備を検討する中で、諸問題も解決できればと考えている。

自転車道を整備することで、工場地帯や袖ケ浦海浜公園に向かう車両が円滑に通行できればと考えるが、今後、詳細については実施設計にて検討を行う形となる。

Ｑ：全ネットワーク路線を走破したら記念品を贈呈するのはどうか。

走破の記録となるチェックポイントは、例えばデジタルサイネージなどのデジタル的なものをつければ手間なくできると思うので、ここまで整備するならばプラスアルファなものも入れたらどうだろうか。

Ａ：オリエンテーリング要素を入れて目標を達成するというしくみは有効であると考える。袖ケ浦市の観光施設では自動車での移動ニーズはあると思うが、自転車での移動ニーズについては疑問な部分が多い。取組み事例としてサイクルステーションの整備をあげたが、公共施設や観光施設にサイクルラックを設置し、サイクリスト受け入れの拠点を視覚的・物理的に整備していくことが重要と考えている。

山野貝塚や鎌倉街道など歴史的な旧跡もあるので、そういった観光ルートの構築など面白みのあるものを仕組んでいければと考えている。

また、オランダでは自転車で農園を巡るイベントなどが流行しているとい

うことで、平川地区においてもそういった仕掛けづくりを行うことでB.B.BASEの展開にも繋がるのではないかと期待をしている。

Ｑ：主要なルートにチェックポイントを置き、デジタルチェックであれば手間はかからないので１日で行けると思う。そういった展開が可能であればB.B.BASEを袖ケ浦市に停める価値があると考える。

Ｑ：鴨川では、チェックポイントを決めてそこへ行って自分が何キロか計るというロゲイニングという自転車イベントを行っている。チェックポイントにて自分で写真を撮って、自分のインスタなどにあげれば、費用もかからず、ＰＲにもなると思うので、参考にお伝えする。

Ｑ：今後ネットワーク路線の整備が進んだ際に、自転車専用通行帯ではなく車道混在が増えるのか。

Ａ：袖ケ浦市の道路を、交通量や法定速度を考慮しガイドラインに基づいて設定していくと、自転車専用通行帯や車道混在になる。
特に、袖ケ浦駅海側の標準的な道路規格では路肩がある形となるが、交差点では必ず右折レーンが設置され路肩は無くなるので、短い区間で整備形態が連続して変わる場合は車道混在という形で整理した。ガイドラインは理想的な設定であり、ガイドラインと道路の実状では格差がある。
新たに道路を築造するのであれば、自転車通行部分の用地を確保した道路が計画できるが、現状ではガイドラインに基づいた規格の道路はほとんどない状況である。
また、普通自転車歩道通行可が解除となった場合には、道路管理者が何らかの形で道路交通法に基づいた自転車の通行箇所を明示しなければならない。
車道混在は理想形ではないが、まずは整備を進めていくことが最優先と考えている。

Ｑ：車道混在など地上の整備も必要だが、上空の問題も重要だと考える。
市が道路を整備しても、木が茂っているなどしている場合は隣接している土地の所有者などの協力が必要である。千葉フォルニアでいえば企業の協力や理解を得ていくことが必要だと思う。

Ａ：千葉フォルニアに関しては、周辺の企業と調整し、理解を得たうえで整備を行わなければならない。
企業の方にも自転車の方にも車道を通行するということを認識してもらい、お互いが安全に通行できる空間を作る信念のもと、安全教育などの啓蒙活動を行っていかなければならないと考えている。

民地からのはみだし樹木や雑草は、民地に関しては道路管理者が直接手を出すことはできないため、文書等での協力をお願いしているが、自転車の通行に支障が生じるという観点からも積極的に道路維持管理を行っていきたいと考える。

Q：千葉フォルニアは袖ケ浦海浜公園に向かう車線だけでなく、反対車線も自転車道の整備を行うのか。

A：基本的には、自転車道は一方通行で整備するため、反対車線も整備する必要がある。しかし、立地している企業が多く、駐車や荷造りをしている現状も見受けられるため、今後企業との調整を行い、検討する必要性があると考えている。

袖ケ浦海浜公園へ向かう海側に上り下り双方向の自転車道を整備する方法もあると考える。

Q：ブルベのスタート位置を袖ケ浦海浜公園に設定することがありますが、海側から反対の車線で荷物のシート張りなどをしているトラックが作業していることがある。そのような車両をうまく避けられるようなことができればよいと思う。（参考意見）

Q：現在は歩道を自転車が走行している場所が多いが、車道混在の整備を行った場合、車道には自転車だけでなく電動キックボードなど、スピードが異なる乗り物が通行することになる。今後、新たな乗り物が導入され通行する可能性があることについて、事務局の考えを教えていただきたい。

A：普通自転車歩道通行可が解除される背景には、歩行者の安全を確保するという目的がある。自転車や電動キックボードなどが車道を通行する環境になることについて、現時点で想定は難しい状況であるが、状況を見極めつつネットワーク路線の整備を進めていきたいと考えている。自動車や自転車などがお互いに意識しあうことができるような整備を行いたいと考えている。

Q：国道 16 号などの近隣市を繋ぐ路線の整備はどうなるか。

A：近隣市との調整が必要な路線については、今後の近隣市の動向をみて計画し整備したいと考えている。

Q：長浦駅南口自転車駐車場改修工事は、利用者の意見を踏まえ工事を行う予定となったということか。利用者の意見を吸い上げる仕組みがあり、それを整備に活かしてもらえると利用者増加につながると思う。

Ａ：今回の工事は、施設が老朽化しており、長寿命化を図るための改修工事となる。本計画の策定にあたり、市内の自転車駐車場の利用状況を調査したが、駐輪台数的には極端に不足している状況ではなかった。今後、自転車のニーズが高まり、自転車駐車場の利用率が高まれば、ニーズに合わせて取り組むことが必要だと考える。

Ｑ：長浦駅南口自転車駐車場は自転車を上げる際、高さがあり力の弱い女性は不便に感じることがある。利用者のニーズも考慮して整備してもらえるとよいと思う。

Ａ：いただいたご要望については、担当課に伝えさせていただく。